notiziario della sat dlf udine

Numero 73 Anno 19 (2) Giugno 2014

Compagnie Ferroviarie Merci private - 2

Prosegue la rassegna schematica delle imprese ferroviarie merci private, analizzando come di consueto una nazionale ed una estera: oggi è la volta di GTS Rail e Rail4Captrain.

GTS Rail

Società.
La "GTS Rail Srl" ha sede a Bari ed è l'impresa ferroviaria del Gruppo GTS S.p.A.: quest'ultimo è azienda leader a livello europeo per il trasporto intermodale, nata nel 1977 ed avente come mission l'offerta di un servizio merci completo per tutte le destinazioni europee attraverso l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto.
GTS Rail opera invece nel mercato ferroviario italiano liberalizzato, a partire dal 2008; con una novantina di addetti, nel 2012 ha realizzato 1702 treni ed oltre alla centrale operativa di Bari, dispone di uffici anche ad Ancona, Piacenza, Chiusi.

Servizi.
Svolge la trazione di treni intermodali generalmente sull'asse sud-nord, collegando Bari con Piacenza e Bologna, Piedimonte, Roma con Piacenza.
Flotta.
Il parco veicolare è composta da 6 locomotive elettriche Bombardier E 483, di cui 5 di proprietà ed una a noleggio da Alphatrains. Secondo la filosofia aziendale di appartenenza ad una famiglia, anche le locomotive sono state battezzate con un nome simbolico che le rendono uniche: Sasha, Freedom, Independence, Zeus, Elettra, Zoe.

Rail4Chem (ora Rail4Captrain)

Società.
Fu fondata nel 2000 ad Essen da colossi chimici e del trasporto, quali la "Basf AG", la "Hoyer AG", la "VTG AG" (ferrocisterne) e la svizzera "Bertschi AG" (spedizioni intermodali), tanto che inizialmente svolgeva servizi di trasporto prodotti chimici per i soggetti facenti parte della joint-venture tedesca, anche verso Belgio ed Olanda.
Nel 2008, "Rail4Chem" viene ceduta alla francese Veolia Cargo, che successivamente a sua volta viene assorbita da SNCF, per poi finire i suoi passaggi societari in Captrain Deutschland con la denominazione di "Rail4Captrain GmbH" e sede a Dortmund.

Servizi.
Inizialmente trattava il trasporto di prodotti chimici per i colossi tedeschi del settore.
Sotto la bandiera di Captrain, i trasporti si sono estesi ai coils, combustibili, prodotti alimentari, automotive, materiali per l'edilizia.

Flotta.
Rail4Chem è partita con una dotazione di 14 locomotive elettriche Traxx, classificate nel gruppo 145 per viaggiare in Germania e 185 per i treni verso Austria e Svizzera. Le filiali belghe ed olandesi utilizzavano invece locomotive diesel classe 66, Vossloh G2000 e MaK G 1206.
Sotto Captrain Deutschland, il parco è di 150 locomotive, 2.040 carri merci, 1.160 dipendenti ed oltre 43 milioni di tonnellate trasportate nel 2012; 7 sono le officine di manutenzioni veicoli.

Alessandro Fanutti

Convoglio di GTS Rail (fonte ship2shore.it)

Una lok tedesca di Rail4Captrain (fonte igralub.us)

Polemiche tra pendolari, Regione e Trenitalia, ritardi e anticipi, variazioni di orario

Continuano le polemiche tra pendolari, Regione e Trenitalia. I motivi sono sempre gli stessi: ritardi, soppressioni, il nuovo orario cadenzato, treni sporchi. In maggio il comitato dei pendolari ha fatto pervenire alla stampa un rapporto sulla situazione dei primi quattro mesi del 2014 in confronto allo stesso periodo dell'anno scorso: secondo loro si registra un netto peggioramento della situazione. Qualche giorno dopo Trenitalia con una lettera ai giornali ha ribattuto punto su punto alle affermazioni dei pendolari riportando alcuni dati di confronto e spiegando i motivi di molti ritardi con i lavori di manutenzione delle linee, per guasti alle infrastrutture e per cause esterne indipendenti da Trenitalia/RFI. Infine riportano i dati di un'indagine di “customer satisfaction” raccolti da una società esterna a Trenitalia in cui il gradimento dei viaggiatori è molto alto. Pochi giorni dopo i pendolari ribattono ancora a quanto riportato da Trenitalia asserendo che i dati da loro riportati sono presi dal sito Viaggiatreno e quindi ufficiali di Trenitalia. Contestano quindi anche la giustificazione dei lavori in corso e la mancanza di informazione ai viaggiatori. Si dicono anche pronti a denunciare Trenitalia per tutti i disservizi e chiamano in causa la Regione che finanzia un servizio scadente. La Regione ha ancora una volta affermato che si sta occupando della situazione e che bandirà la gara europea per la gestione del trasporto pubblico locale con il criterio dell'offerta più vantaggiosa (e non al massimo ribasso), che manterrà l'investimento di 40 milioni di euro all'anno per le ferrovie e che applicherà la penale per la mancata consegna dei CAF.
Riguardo agli elettrotreni CAF acquistati dalla regione Friuli Venezia Giulia, è stato confermato che le prove per le certificazioni si stanno regolarmente svolgendo, ma non c'è ancora certezza su quando entreranno in servizio.
Riguardo ai lavori sulle linee, per diversi giorni, in tre distinti periodi del mese di aprile, a causa dei lavori di potenziamento dell'infrastruttura sulla Pontebbana, il treno MICOTRA R 1881 partiva da Tarvisio B.V. alle 10.50 invece che alle 10.22, mantenendo il ritardo di 28 minuti sull'intera percorrenza.
E i lavori in corso da maggio a luglio sulla Pontebbana per la sostituzione delle traversine sulla tratta Tarcento-Carnia hanno spesso comportato un allungamento dei tempi di percorrenza di 10 minuti e la sostituzione di alcune corse con autoservizio.
Lavori di manutenzione anche sulla Mestre-Udine-Trieste, per questo motivo dalla metà di aprile i treni regionali hanno anticipato di alcuni minuti la partenza nelle stazioni della tratta Sacile-Udine.
Per restare in tema di ritardi causati da fatti indipendenti dalla ferrovia, si segnalano i temporali che mandano in tilt i sistemi elettronici di sicurezza, investimenti di persone e la scalata di un palo della linea area, dopo aver camminato sui binari, da parte una donna nei pressi di Conegliano sulla Venezia-Udine la mattina del 2 maggio: blocco dell'alimentazione e quindi della circolazione fino a quando polizia, vigili del fuoco e personale sanitario non sono riusciti a far desistere la signora dalle sue intenzioni suicide.
Con l'orario estivo sono stati modificati gli orari di alcuni treni con anticipi o posticipi delle partenze. L'applicazione dei nuovi orari è però avvenuta una settimana prima del 15 giugno creando disagi per i viaggiatori perché non c'è stato nessun avviso. Proteste da parte dei pendolari e della Regione. Sono stati invece confermati, per il momento, alcuni Intercity (in Regione il Trieste-Roma del mattino e i due Roma-Trieste) che sembrava fossero destinati alla soppressione.

Claudio Canton

Una E 464 nuova di fabbrica in spinta a un treno navetta in arrivo a Udine il 18 agosto 2012 (foto C. Canton)

Linee regionali del FVG alla Società Ferrovie Udine Cividale?

In previsione della gara d'appalto per il trasporto pubblico locale nella regione Friuli Venezia Giulia, sui giornali si ventila l'ipotesi di affidare alla Società Ferrovie Udine Cividale l'esercizio di tutte le linee ferroviarie minori friulane, includendo però anche la Pontebbana. Come materiale rotabile probabilmente si pensa di usare i convogli CAF, ma servirebbero dei treni diesel per la Pedemontana e la Casarsa-Portogruaro, in quanto i mezzi della Udine-Cividale sono appena sufficienti per garantire il servizio su questa linea e gli Stadler non possono circolare sulla Pedemontana perché il loro peso assiale supera quello massimo ammesso dalla linea. Una possibilità potrebbe essere quella di usare i Minuetto, visto che sono stati comperati con il contributo della regione. La Regione deve perciò incontrarsi con l'autority per i servizi ferroviari per definire meglio il capitolato della gara del trasporto locale.

D. De Anna/C. Canton

Prossima fine per gli autozug DB?

La Deutsche Bahn sta pensando a delle alternative al modo di gestire gli attuali collegamenti di auto al seguito, c.d. AutoZug, tanto che per il futuro non è escluso una fine definitiva di questo servizio.
Infatti, già dal 27 aprile 2014 nei collegamenti interni da Berlino e Düsseldorf verso Monaco di Baviera, passeggeri ed autovetture non viaggiano più insieme, in quanto le auto vengono trasportate a destino o a mezzo treni merci oppure con bisarche stradali della società collegata DB-Schenker.
Per ora, gli altri 15 collegamenti in orario per il 2014 restano invariati nella loro formula di trasporto.
A livello interno della Germania, si tratta dei treni Amburgo-Monaco ed Amburgo/Hildesheim-Lörrach, mentre per i collegamenti internazionali i terminal esteri raggiunti sono quelli di Vienna, Villaco, Alessandria, Bolzano e Narbonne, mentre già dal 2013 erano stati soppressi i collegamenti verso Verona e Trieste; fino a pochi anni fa anche Rijeka era raggiunta dagli AutoZug.

Il servizio di auto al seguito delle Ferrovie Tedesche è una caratteristica storica della DB, visto che i primi due collegamenti che consentivano di trasportare la propria vettura “come bagaglio al seguito” tramite vagoni postali opportunamente adattati, risalgono al 1956 con i diretti n. 353 Ostenda-Monaco e n. 412 Amburgo-Basilea.
Visto l’enorme successo subito ottenuto dalla nuova offerta, nei primi anni sessanta furono costruiti 300 carri specifici per il trasporto di auto al seguito, serie DD, che furono messi in servizio in particolare negli “Auto-Traum Express”, Amburgo-Monaco, “Christoforus Express” Düsseldorf/Colonia-Monaco e “Hochrhein Express”, quest’ultimo da diversi terminal della Germania settentrionale per Lörrach, ultima stazione tedesca prima del confine svizzero, che veniva utilizzato dai turisti diretti sulle spiagge italiane. In quegli anni fu introdotto anche il collegamento con Narbonne, tutt’ora esistente.

Alessandro Fanutti

Futuro incerto in Germania per i servizi di trasporto auto al seguito AutoZug DB (fonte polrail.com)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Il nuovo amministratore unico della società Ferrovie Udine-Cividale ha avanzato le sue proposte per incrementare i trasporti su ferro che allo stato attuale comportano costi aggiuntivi per le imprese. Propone nuove linee che raccordino le zone industriali, gli interporti e i porti alla rete principale, nonché di portare i binari fino nelle aziende. Inoltre tutte le linee dovrebbero essere portate alla classe di capacità D4 che è la massima portata oggi esistente e le strutture dovrebbero essere adeguate in modo di poter comporre treni più lunghi.
In questo contesto, in un incontro tra la Regione e il Consorzio della zona industriale di Rivoli di Osoppo si è convenuto che bisognerebbe reperire 4 milioni di euro per adeguare la tratta Gemona-Osoppo della Pedemontana, l'unica attualmente in funzione, alla massima portata per asse. Infatti attualmente la tratta ammette la portata di 18 tonnellate per asse con una deroga a 20, però con velocità massima di 20 km/h, che bisognerebbe portare a 22 t/asse con velocità di 60 km/h per aumentare il carico dei carri e velocizzare il tempo di percorrenza.

Le piene dei fiumi dovute alle copiose piogge dell'inverno scorso hanno portato a valle molto materiale legnoso ed altri detriti. Molto di questo legame e altro materiale si è depositato attorno ai piloni del ponte ferroviario di Latisana creando un restringimento dell'alveo del Tagliamento. Si è a lungo discusso su chi dovesse effettuare la pulizia che si sarebbe dovuta fare con urgenza per evitare l'effetto diga nel caso ci fossero state forti piene. Si è convenuto che i lavori spettano al proprietario della struttura, in questo caso RFI. A maggio così RFI ha avviato la procedura di appalto per i lavori.

Proseguono i lavori per la sistemazione della circonvallazione di Udine: in aprile sono stati posati i binari del raddoppio P.M. Vat-Bivio Cividale.
Il Ministero delle Infrastrutture ha intanto confermato lo stanziamento di 50 milioni di euro per l'ammodernamento del nodo ferroviario di Udine inserito nella legge di stabilità 2014. I lavori inizieranno quando sarà definito il nuovo contratto di programma 2014/17 tra il Ministero e RFI.
Il comitato per la soppressione della tratta urbana della Pontebbana è solo parzialmente soddisfatto della decisione perché, continuano a ribadirlo, loro vogliono l'eliminazione totale dei binari e non solo il trasferimento dei treni merci.

Alla fine di marzo il commissario per la TAV ha concluso il suo mandato. Si è dichiarato contento del fatto che il progetto del 2010 sia stato accantonato e che ci si orienti verso il potenziamento della linea esistente (prevista una spesa di 1,8 miliardi di euro) e in futuro il suo raddoppio, anche se per il momento non ci sono fondi a disposizione a parte 30 milioni stanziati dal “Decreto del Fare”. Successivamente però ha riferito che al Ministero dell'Ambiente l'iter per la valutazione di impatto ambientale del progetto 2010 sta proseguendo.

Il presidente di Interporto centro ingrosso di Pordenone ha svolto una missione nei paesi dell'Est per verificare la fattibilità di un collegamento Ro.La da Pordenone al polo logistico di Chop in Ucraina, vicino alla frontiera con Ungheria, Slovacchia e Romania, e al porto Fluviale di Cespel sul Danubio in Ungheria. Si è detto fiducioso di un avvio in breve tempo del servizio che toglierebbe molti tir dalle strade.

E' stato presentato un disegno di legge per valorizzare le ferrovie e il patrimonio infrastrutturale in disuso con l'obiettivo di riscoprire paesaggi di incomparabile bellezza in tutte le regioni, fungendo anche come volano per la promozione turistica. Secondo l'associazione Greenways, ci sarebbero 5.500 chilometri di linee, con le relative stazioni, che potrebbero essere interessate al provvedimento. Durante un convegno di presentazione del disegno di legge, che si è tenuto al Senato si è parlato della Casarsa-Pinzano quale possibile linea da valorizzare, ma non della Pedemontana.

L'8 aprile a Tarvisio Boscoverde una cisterna è stata isolata dal convoglio al quale era in composizione perché da un bocchettone perdeva benzina. Dopo essere stata ricoverata su un tronchino isolato sono state eseguite tutte le procedure del caso con successivo travaso del carburante su un'altra cisterna.

In occasione dell'adunata degli alpini, che quest'anno si è tenuta a Pordenone l'11 maggio, Trenitalia ha organizzatore alcuni treni speciali. Al mattino si sono avute 7 corse da Venezia a Pordenone, una da Trieste a Pordenone e una da Udine a Pordenone, mentre a cominciare dal pomeriggio ci sono state 6 corse Pordenone-Venezia, una corsa Pordenone-Conegliano, una Venezia-Pordenone-Udine-Tarvisio e una Pordenone-Udine.
Il sabato invece non era previsto nessun treno speciale, però i treni ordinari sono stati molto affollati perché molta gente ha preferito arrivare in treno anche lasciando le auto nelle stazioni limitrofe. Le criticità sono sorte la sera di sabato, specialmente dopo le 23 quando c'era solo un treno per Sacile ed uno per Udine. Già i treni precedenti erano stati presi d'assalto, ma la situazione è precipitata con questi ultimi due quando si capito che non c'erano altri convogli, cosicché c'era gente stipata in ogni angolo e molti sono rimasti a piedi dovendo arrangiarsi per la notte. Trenitalia si è scusata per l'accaduto, ma ha imputato la colpa agli organizzatori dell'adunata che non hanno voluto richiedere ed acquistare altre corse oltre a quelle di domenica. Ci sono state lamentele anche per le multe ricevute dagli automobilisti che avevano parcheggiato in ogni luogo nei dintorni della stazione di Casarsa per prendere il treno e non avere problemi di sosta a Pordenone. Secondo qualcuno i vigili avrebbero dovuto soprassedere vista la giornata particolare.

Alle 8 di mattina del 13 maggio uno scambio della stazione di Remanzacco sulla FUC si è guastato, bloccando di conseguenza un'automotrice in stazione. Questo ha influito sulle corse successive fino alla riparazione del guasto determinando tutta una serie di ritardi che hanno irritato gli utenti che andavano al lavoro e a scuola. Colmo della sfortuna anche la corsa delle 12.30 da Cividale ha dovuto essere soppressa per un guasto al treno.

Agli inizi di giugno i liceali di Sacile hanno "occupato" simbolicamente il binario della fermata di San Liberale sulla Pedemontana per chiedere la riapertura della linea.

Il 20 giugno il sistema di controllo degli impianti ferroviari ha segnalato un guasto nei pressi del Bivio San Polo nella zona di Monfalcone dove si diramano le linee Trieste-Udine e Trieste-Venezia. La squadra lavori giunta sul posto ha invece constatato che i soliti ignoti avevano tentato di tranciare i cavi di alimentazione di scambi e segnali per rubare il rame in essi contenuto. Le riparazioni hanno comportato ritardi di 40 minuti nella circolazione ferroviaria.

L'assessore regionale ai trasporti si è impegnato ad ottenere la riapertura della stazione di Palazzolo dello Stella cui fa riferimento un bacino di utenza di 15000 persone. La petizione per la riapertura della stazione è stata firmata da oltre 1000 persone.

Nel cantiere per la costruzione del sottopassaggio di Santa Caterina sulla Udine-Venezia è stato installato un pannello che segnala il conto alla rovescia alla conclusione dei lavori come era avvenuto con il passante autostradale di Mestre.

Trainwatching

Sui monitor delle carrozze Vivalto del treno R 11052 Venezia-Mestre del 5 aprile appariva la temperatura esterna di -4° quando invece la stessa raggiungeva almeno i 18°.
Domenica 6 aprile l'altoparlante del treno R 11014 Venezia-Udine, composto da carrozze Vivalto, nei pressi di Basiliano segnalava l'arrivo a … Cusano! Giampaolo Scodellaro

Dopo una lunga assenza lo Stadler ATR 110.001 l'8 aprile è ricomparso sui binari della FUC. In seguito si sono verificate ancora problematiche sui due convogli con nuove soste in officina. Daniele De Anna

Il 12 aprile l'EC 30 Venezia-Vienna era annunciato sui display della stazione di Udine con 690 minuti di ri-

Sul display della stazione di Udine l'EC 30 del 12 aprile 2014 viene annunciato con 690' di ritardo (foto D. De Anna)

tardo, vale a dire 11 ore e mezza. Invece è arrivato in ritardo “solo” di un'ora e mezza, dopo essere passato nel primo pomeriggio come EC 31 Vienna-Venezia con tre ore di ritardo. La Taurus alla trazione era la 190 005 che ha già registrato problemi con l'SCMT, probabile causa anche di questo inconveniente che sta facendo fare spesso ritardo a questo treno. Daniele De Anna

La 245.6081 arrivata a Udine il 12 aprile 2014 trainata da un Caimano fumava vistosamente anche se era spenta (foto D. De Anna)

Due dei treni speciali polacchi diretti a Roma per la canonizzazione di papa Wojtyla. Udine, 26 aprile 2014 (foto C. Canton)

Il 9 maggio sulla Udine-Venezia è transitata in testa a un treno di bisarche la locomotiva E 652.003 che presenta la livrea originale.
Gianpaolo Scodellaro

Il giorno 21 maggio è transitato in stazione a Udine un merci al traino della locomotiva 189 912 di RTC in livrea "Cream moving Europe". Si tratta di un progetto co-finanziato dalla commissione europea per i trasporti combinati. Il treno che andava in direzione Tarvisio aveva in composizione carri a tasca per il trasporto di semirimorchi, ma aveva anche alcuni carri con casse mobili cisterne.
Daniele De Anna

Il 24 maggio è arrivato a Udine un treno merci composto dalla 190.311 InRail (denominata Lia) ed … un carro Eaos! Una composizione adatta a chi possiede un piccolo plastico.
Claudio Canton

Il 12 aprile una E 656 di VI serie ha trainato da Tarvisio la locomotiva 245.6081. La macchina fumava vistosamente pur essendo spenta ed è stata portata sul tronchino lato Tarvisio dalla 245.6076 graffitata. Il Caimano ha poi portato quest'ultima in montagna. La 6081 nei giorni successivi era regolarmente in servizio.
Daniele De Anna

Il 26 aprile sono transitati nella stazione di Udine 5 treni speciali provenienti dalla Polonia che trasportavano i pellegrini diretti a Roma per la cerimonia di canonizzazione di papa Karol Wojtyla - Giovanni Paolo II che si è tenuta il giorno successivo. Ne erano stati annunciati 6, ma uno non è stato effettuato. Erano composti da 13 carrozze cuccette PKP e erano stati trainati da locomotive E 656 ed E 402A e E402B. Alcuni treni sono ripartiti da Roma già la sera stessa del 27 aprile.
Claudio Canton

Inquadratura parziale della 190 912 di RTC - livrea “Cream moving Europe" - transitata a Udine con un merci il 21 maggio 2014 (foto D. De Anna)

La 1216 015 / E 190 015 ÖBB a Udine il 5 giugno 2014 per effettuare corse prova del personale Trenord (foto D. De Anna)

Il 5 giugno la 1216 015 era a Udine per effettuare corse di abilitazione del personale di Trenord sulla Udine-Venezia. Infatti dal 15 giugno la trazione degli EC e EN Wien-Venezia è passata da Trenitalia a Trenord. In quel momento manovrava anche la 190 FUC.
Già il 13 e 14 maggio corse di abilitazione del personale Trenord erano state effettuate sulla Venezia-Tarvisio con la Taurus 190 019 in livrea Verdi-Wagner. Daniele De Anna

La 190 301 FUC passa a fianco della 1216 015 durante la manovra di salto macchina del Micotra (foto D. De Anna)

Sempre il 5 giugno sui display della stazione di Udine veniva insolitamente comunicato il ritardo, anche con annuncio sonoro, del treno straordinario militare in arrivo da Maddaloni Marcianise smistamento.
Daniele De Anna

Il 14 giugno nello scalo Sacca di Udine sostava un piccolo convoglio che comprendeva la locomotiva E 656. 551, la carrozza diagnostica per misure Talete di RFI ed una carrozza cuccette tipo UIC-X che viene usata dal personale addetto al treno durante le trasferte. Claudio Canton

L'ultimo EC 30 Venezia-Wien con trazione Trenitalia in arrivo a Udine il 14 giugno 2014 (foto C. Canton)

Il display con l'insolito annuncio del ritardo del treno straordinario militare da Maddaloni Marcianise smistamento (foto D. De Anna)

A destra: la carrozza Talete e particolare del suo carrello centrale
Sotto: il treno misure Talete di RFI in sosta nello scalo Sacca di Udine il 14 giugno 2014 (foto C. Canton)

I festeggiamenti per i 160 anni del Semmering

Sabato 7 e domenica 8 giugno alcuni soci della SAT si sono recati a Mürzzuschlag lungo la linea del Semmering per i festeggiamenti organizzati in occasione dei 160 anni dell'apertura del primo valico alpino in Europa.
Il sabato, dopo un breve giro sulla linea Payerbach-Hirschwang a scartamento 760 mm a 600 V in corrente continua, la visita di un ex casello presso il famoso viadotto Kalte Rinne, che un appassionato ha trasformato nella sua abitazione al primo piano e al piano terra ha realizzato il Ghega Museum dedicato al progettista della linea. Il "casellante" ha fatto da guida tra le stanze dove si trovano disegni, riproduzioni e oggetti riguardanti i lavori per la linea. All'esterno con vista sul viadotto ci sono tavolini per bere e mangiare tra una foto e l'altra visto il traffico intensissimo della linea con anche marce parallele. Ormai i RailJet la fanno da padroni.
La mattina seguente nella stazione di Mürzzuschlag si è tenuta la manifestazione. Il tutto si è svolto presso il Sem-

A destra: materiale rotabile della linea Payerbach-Hirschwang

Sopra: elettromotrice n. 1 della ferrovia locale Payerbach-Hirschwang

A destra: treno IC in transito sul viadotto Kalte Rinne

A sinistra: vista dal basso del viadotto Kalte Rinne

L'ex casello presso il viadotto Kalte Rinne in cui è stato realizzato il Ghega Museum

Riproduzione modellistica del viadotto Kalte Rinne esposta nel Ghega Museum

Treno speciale con la locomotiva a vapore 52.4984

La 52.100 a fianco della 1010 003

mering Museum ospitato nell'ex deposito locomotive: le officine accolgono la biglietteria con libreria e vendita gadget, una carrozza (finta) che fa da bar e rotabili minori tra cui una 33 JŽ un po' ruggine, oltre a oggetti vari e un plastico. La rimessa circolare ospita una ricca collezione di draisine e bici-motorette su rotaia di varie amministrazioni nonché una vaporiera ottocentesca della Südbahn, l'imponente vaporiera 180 kkStB, un coccodrillo svizzero e una 1042 ÖBB. Ospiti della giornata la locomotiva ungherese di costruzione americana M61 arrivata già la sera prima, la 664-103 slovena giunta in mattinata, la 52 100 e la 52 4984 (che è di Strasshof), giunte con treni speciali da Graz e da Vienna. Queste hanno fatto la parata sulla piattaforma girevole ma solo dopo lunghissimi discorsi dei politici locali che esaltavano i lavori per il tunnel del Semmering, facendo slittare la parata alle 13.00 sotto un sole implacabile. Molti infatti erano andati a rifocillarsi presso gli immancabili chioschi. Presente anche una borsa scambio (a tal proposito gli espositori austriaci lamentano una grossa crisi nel settore anche da loro). Era possibile salire di tutte le loco esposte: le vaporiere ammesso di riuscirci, la 1041 verde, la 1010 rossa, la M61, ma non la slovena. Nel tardo pomeriggio la ripartenza dei treni speciali a vapore con loco elettrica in spinta.
Ancora una volta viene da riflettere su quello che in Italia non si fa in queste occasioni, proprio quest'anno che cadono i 175 anni di ferrovie nel nostro paese. Chissà se qualcuno a Roma sa di questo anniversario??

Daniele De Anna
autore anche delle foto

Parata di locomotive:
664-103 SŽ, 4061.13 BÖB, 1041.15 ÖBB

Locomotiva elettrica 4061.13 BÖB

Locomotiva diesel 2761.017 delle ferrovie ungheresi

La Taurus 1116.138 in livrea Heeres-Sport

5° raduno dei club fermodellistici dell'Europa Centrale

Domenica 1° giugno si è tenuto a Zagabria il 5° raduno annuale dei club fermodellistici del centro Europa.
Due anni fa si tenne a Trieste, lo scorso anno a Jesenice in Slovenia, quest'anno era il turno della Croazia, con organizzazione Klub željezničkih modelara Zagreb.
Il ritrovo era previsto presso il museo della tecnica. Erano presenti club sloveni, austriaci, croati e per l'Italia il Club Triestino Fermodellistici Mitteleuropa, il Ferclub di Portogruaro e la SAT con tre soci. In tutto 35 persone presenti. Ci aspettavamo di vedere subito la sezione ferroviaria, invece siamo andati nella sala interattiva dedicata a Nicola Tesla, il noto fisico di origini croate. Qui sono stati fatti vari esperimenti di elettrotecnica utilizzando "cavie" umane: scariche elettrostatiche, accensione di neon tenuti in mano facendo passare la corrente attraverso il corpo e due bambini volontari chiusi nella gabbia di Faraday sottoposta a scariche di milioni di Volt rimanendo illesi. Poi abbiamo percorso nei sotterranei la riproduzione di una miniera, che a noi non ha fatto molto effetto dato che abbiamo visitato quella vera di Cave del Predil. Solo pochi minuti per vedere la parte più interessante con sezioni di elettrotecnica, motori, aerei e appunto rotabili. Tra l'altro c'erano anche lavori di ristrutturazione in corso.
Con un po' di delusione ci hanno portato di corsa in una sala dove ci è stato offerto il rinfresco a base di montagne di cevapcici e panfocaccia, il tutto accompagnato da birra.
Quindi ci è stato consegnato un attestato (diploma) di partecipazione e come omaggio un camion in scala H0.
Ne hanno dato uno anche al nostro socio Maurizio Baldi di Firenze per il suo club, estendendo così la Mitteleuropa fino in Toscana. Dopo pranzo ci siamo recati a piedi (purtroppo non hanno voluto farci prendere gli splendidi tram della città) fino alla stazione centrale (glavni kolodvor) dove nella sala ex ristorante era allestita la mostra. Qui erano esposti plastici di vario tipo e vetrine con modelli del centro Europa, e non solo, ed anche autocostruzioni di modelli sloveni e croati (dato che il mercato industriale offre molto poco). Una parentesi ci è stata offerta per vedere su un tronchino in stazione la nuova elettromotrice della locale ditta Koncar allo stato di prototipo; a breve ne saranno ordinate una ventina di quelle di serie. Da lontano abbiamo visto il deposito locomotive e un fascio di binari con rotabili accantonati per lo più carrozze. Nel frattempo mano-

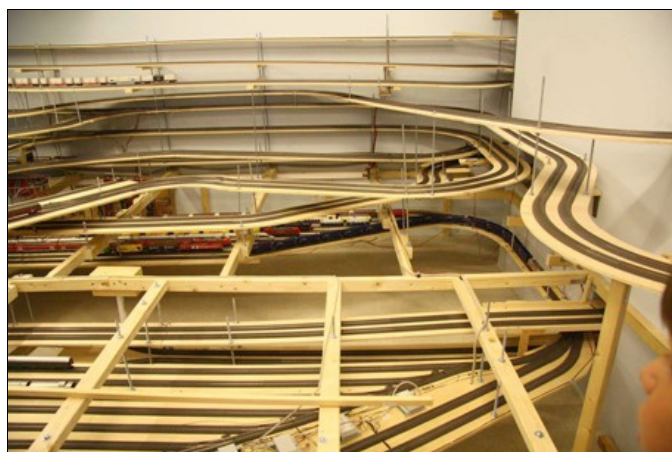
Panoramica della sala espositiva e una delle bacheche contenenti modelli

Tre piccoli plastici esposti. Nella foto a destra sullo sfondo un tram in scala grande

Due immagini della parte parzialmente completata del plastico del gruppo Backo Mini Express di Zagabria

vrava la locomotiva 1142 di costruzione croata degli anni '70 che assieme alle svedesi 1141 (simili alle 1043 ÖBB) costituiscono il parco elettrico a 25 kV delle Hz. Per una città da 800.000 abitanti il traffico in stazione era inferiore a quello di Udine.
Ci siamo quindi trasferiti in centro (sempre a piedi, sigh!) presso il club Backo Mini Express per visitare il loro plastico Märklin. È ancora in costruzione, ma la parte ferroviaria è completa con un intrico di binari impressionante in due sale non molto grandi. C'è anche un elicoidale alto 2 metri che consente di portare i treni al soffitto dove c'è una mensola perimetrale. Solo col paesaggio completo sarà possibile dare un senso all'opera.
Al termine ci siamo salutati dandoci appuntamento al prossimo anno (toccherà all'Austria ospitare in località da definire).

Daniele De Anna
autore anche delle foto

A destra: due immagini dell'intricato sviluppo di binari del plastico del club Backo Mini Express

A sinistra: l'imponente elicoidale alto 2 metri per portare i treni sulla mensola perimetrale

N° 73 - Anno 19 (N° 2 / 2014)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio